

Reactie op vragen / opmerkingen ingebracht tijdens de tweede mobiliteitstafel

	De problematiek / opgave
1	<p>Problematiek / opgave concreter omschrijven. Welke problemen spelen er en wanneer en hoe groot zijn die problemen?</p>
	<p><i>In het concept advies is in hoofdstuk 2 een beknopte omschrijving van de problematiek / opgave opgenomen.</i></p> <p><i>Voor een uitgebreidere beschrijving van de problematiek wordt verwezen naar de mobiliteitsvisie Oosterhout Vooruit. Daarin is zowel beschreven welke problemen zich in de huidige situatie voordoen (§ 3.4.1) op het gebied van de autobereikbaarheid als welke knelpunten in de toekomst (2030) worden verwacht (§ 4.4).</i></p>
2	<p>Waarom licht de focus vooral op het verkeer tussen Oosterhout en Breda en de autobereikbaarheid?</p>
	<p><i>In de mobiliteitsvisie Oosterhout Vooruit is een aantal prioritaire opgaven benoemd. De autobereikbaarheid van de zuidwestzijde van Oosterhout is er daar één van. De prioritaire opgaven uit de mobiliteitsvisie worden doorvertaald naar een uitvoeringsagenda. Naar aanleiding van een amendement van de gemeenteraad wordt daarbij voor deze prioritaire opgave een afwijkend, uitgebreider proces doorlopen.</i></p> <p><i>Zowel de maatregelen voortvloeiend uit de mobiliteitstafels als de maatregelen die uitgewerkt zijn/worden voor de overige prioritaire opgaven zullen uiteindelijk moeten landen in de uitvoeringsagenda van de mobiliteitsvisie. In dat kader vindt een integrale en gemeentebrede afweging plaats welke maatregelen, wanneer worden uitgevoerd.</i></p>
3	<p>Welke invloed heeft corona op de problematiek?</p>
	<p><i>In het concept advies wordt in paragraaf 2.4 ingegaan op de gevolgen van corona op de (auto)mobiliteit.</i></p> <p><i>Vanwege corona is er (tijdelijk) sprake van een afname van de automobilititeit. Met name in de spits is de hoeveelheid autoverkeer daarbij afgenomen. Dit vanwege een toename van thuiswerken en spreiding van werktijden. De verwachting is dat nadat de beperkingen vanwege corona voorbij zijn, de automobilititeit weer gaat toenemen. De vraag in welke mate de (auto)mobiliteit weer zal gaan toenemen, is in belangrijke afhankelijk van de mate waarin mensen na corona blijven thuiswerken en in welke mate mensen weer van het openbaar vervoer gebruik gaan maken (een deel van de OV reizigers is vanwege corona overgestapt naar de auto en (elektrische) fiets of scooter).</i></p>
4	<p>Welke ontwikkelingen spelen in Breda/Teteringen en hoe beïnvloeden die de problematiek / opgave?</p>
	<p><i>De ruimtelijke ontwikkelingen in Breda concentreren zich in de stationsomgeving. Het gaat hier zowel om uitbreiding van het aantal woningen als arbeidsplaatsen. In Teteringen wordt het aantal woningen uitgebreid. De toename van het aantal woningen en arbeidsplaatsen in Breda en Teteringen zal leiden tot een verdere toename van het verkeer tussen Breda en Oosterhout via zowel de Oosterhoutseweg / Bredaseweg als de A27.</i></p> <p><i>In het verkeersmodel waarmee een aantal oplossingsrichtingen is doorgerekend, is hiermee rekening gehouden en zijn ook een aantal ruimtelijke ontwikkelingen in Oosterhout (de "harde plannen" uit de woningbouwprogrammering 2018) verwerkt.</i></p> <p><i>De belangrijkste opgave op het gebied van (auto)verkeer in Breda is de noordelijke</i></p>

	<i>rondweg. De gemeente Breda is van plan een aantal maatregelen te treffen om de doorstroming op de noordelijke rondweg te verbeteren, zodat (auto)verkeer sneller richting de A16 en A27 kan worden geleid. Uit het onderzoek dat is uitgevoerd voor de noordelijke rondweg, blijkt dat de verbeteringen op de noordelijke rondweg niet of nauwelijks van invloed zijn op het gebruik van de Oosterhoutseweg / Bredaseweg (de voorziene maatregelen aan de noordelijke rondweg leiden niet tot een toename van het verkeer op deze route).</i>
5	De dorpsraad Teteringen heeft een andere visie op de functie van de Oosterhoutseweg / Bredaseweg dan de gemeente Breda.
	<i>Leidend is de visie van de gemeente Breda t.a.v. de functie van de Oosterhoutseweg / Bredaseweg.</i>
6	Een lange termijn visie (2050) ontbreekt; een focus tot 2030 is te beperkt.
	<i>Er is gekozen voor 2030 als horizon omdat ook het ruimtelijk beleid (toekomstvisie en concept omgevingsvisie) van de gemeente Oosterhout 2030 als planjaar heeft.</i>
7	Wat is de samenhang met de (uitvoeringsagenda van de) mobiliteitsvisie?
	<i>Zie het antwoord onder 2.</i>
	Oplossingsrichtingen
8	Een oplossingsrichting die wordt gemist, is de fietsbrug via de Zwaaiikom. Deze heeft weliswaar geen invloed op het verkeer tussen Oosterhout en Breda (v.v.), maar biedt fietsers wel een alternatief voor de beweegbare bruggen en kruispunt Trommelen.
	<i>Aangezien de focus ligt op de autobereikbaarheid is een fietsbrug via de Zwaaiikom niet als oplossingsrichting voor deze opgave benoemd. Echter vanuit andere prioritaire opgaven uit de mobiliteitsvisie is een fietsbrug wel als mogelijke maatregel in beeld. De afweging of en op welke termijn deze fietsbrug zou moeten worden gerealiseerd, wordt gemaakt in het kader van de uitvoeringsagenda van de mobiliteitsvisie (zie ook het antwoord onder 2).</i>
9	Overlast beweegbare bruggen kan worden beperkt als over het openen van de bruggen afspraken kunnen worden gemaakt met Rijkswaterstaat. Dit ontbreekt als oplossingsrichting.
	<i>Over het beperken van het openingsregime van de bruggen zijn reeds gesprekken gevoerd met Rijkswaterstaat (ook vanwege oplossingsrichting 2.3). Echter vooralsnog lijkt Rijkswaterstaat niet van plan enige beperking in te voeren t.a.v. de scheepvaart.</i>
10	Als alternatief voor de verbreding van de A27, zou gekeken moeten worden naar een regionale verbindingsweg langs de A27 voor het verkeer tussen Oosterhout en Breda (v.v.). Dit ontbreekt als mogelijke oplossingsrichting.
	<i>Deze oplossingsrichting is niet benoemd tijdens de eerste mobiliteitstafel. Vandaar dat deze niet is uitgewerkt als factsheet. Daarnaast kan deze oplossingsrichting niet los worden gezien van de A27. Voor de bereikbaarheid van Oosterhout en Breda en de onderlinge verbinding is een goede doorstroming op de A27 zuid (tussen Hooipolder en Sint Annabosch) belangrijk. Aannemelijk is dat op de lange termijn maatregelen nodig zijn om de doorstroming te kunnen blijven garanderen. Een regionale parallelstructuur langs de A27 is een mogelijke oplossingsrichting die in dat kader het onderzoeken waard is.</i>
	Factsheets (algemeen)

11	De mate van detail wisselt; soms staan er zaken in die wel erg in detail gaan en soms is de beschrijving juist erg globaal.
	<i>Dat de mate van detail wisselt, zit hem ook in (het verschil in) het schaalniveau en de concreetheid van oplossingsrichtingen. Getracht is die informatie op te nemen die relevant is voor de beoordeling van de kansrijkheid van oplossingsrichtingen.</i>
12	Maak in de factsheets ook inzichtelijk op welke termijn een oplossingsrichting realiseerbaar is.
	<i>Dit is toegevoegd aan de factsheets.</i>
13	Uitvoerbaarheid: hanteer net als bij de andere categorieën een 5-puntsschaal om de mate van uitvoerbaarheid te duiden.
	<i>Dit is aangepast in de factsheets.</i>
14	Probleemoplossend vermogen: de robuustheid van het wegennet wordt ook beperkt door de twee beweegbare bruggen (LMP-weg en Wilhelminalaan).
	<i>Dit is ook benoemd in de toelichting op de opgave/problematiek tijdens de eerste mobiliteitstafel (zie pagina 12 van de presentatie). Dit is toegevoegd aan de factsheets. Als oplossingsrichtingen hierop van invloed zijn, is dat vermeld in de factsheets.</i>
15	Probleemoplossend vermogen: hoe zijn de effecten op verkeersstromen bepaald?
	<i>Hiervoor is gebruik gemaakt van het verkeersmodel. Een toelichting hierop is opgenomen in paragraaf 3.4 van het concept advies.</i>
16	Kosten: laatste categorie is heel ruim (> 5 mln.). Kunnen voor de oplossingsrichtingen in die categorie de orde grootte kosten worden aangegeven?
	<i>Dit is toegevoegd aan de factsheets. Voor oplossingsrichtingen in de "duurste" categorie is ook een indicatie van de orde grootte kosten opgenomen.</i>
17	Aandachtspunten: effecten op natuur blijven deels onderbelicht; er is vooral een planologische benadering toegepast. Ook gronden die niet bestemd zijn als natuur of EVZ kunnen natuurwaarden hebben.
	<i>Er is op dit moment primair een planologische benadering toegepast omdat de bestemming (en met name of gronden deel uitmaken van de NNB) van invloed is op de uitvoerbaarheid van oplossingsrichtingen. Voor het in beeld brengen van natuurwaarden van gronden die geen onderdeel uitmaken van de NNB zou aanvullend (veld)onderzoek noodzakelijk zijn. Gezien de aanleiding voor deze studie, is dat nu niet aan de orde.</i>
18	Aandachtspunten: er wordt geen aandacht besteed aan de effecten die oplossingsrichtingen zouden kunnen hebben op de luchtkwaliteit en het klimaat (stikstof en CO ₂).
	<i>Dit is toegevoegd aan de factsheets. Voor de oplossingsrichtingen die effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit (stikstof) is dat benoemd onder het kopje aandachtspunten.</i>
	Factsheets (per oplossingsrichting)
19	7 [beperken aantal verkeersbewegingen op kruispunt Trommelen]: aanvullend op de oplossingsrichtingen in de factsheet wordt geopperd om de linksafslaande beweging van de Bredaseweg naar de Wilhelminalaan op te heffen.
	<i>Deze aanpassing aan kruispunt Trommelen zou kunnen worden overwogen in combinatie met oplossingsrichting 11.2 [verbindingsweg Bredaseweg – Wilhelminalaan via Wilhelminahaven] of 13 [verbindingsweg Bredaseweg – Wilhelminalaan via Lievenshove].</i>

	<i>Als op zichzelf staande oplossing zou een dergelijke aanpassing leiden van een forse toename van linksafslaand verkeer op de Van Liedekerkestraat en/of Statendamweg. Vanuit het oogpunt van verkeersafwikkeling en -veiligheid is dat ongewenst.</i>
20	8 [knip Wilhelminakanaal Zuid]: opheffen knip heeft wel invloed op de problematiek: als verkeer langer gebruik blijft maken van de route langs het kanaal, ontlast dat de aansluiting van de Europaweg / Vijf Eikenweg op de A27.
	<i>Dit is aangepast in de factsheet.</i>
21	10 [reconstructie kruispunten Trommelen]: er wordt een aantal suggesties gedaan voor maatregelen om de capaciteit van dit kruispunt te verruimen of beter te benutten: <ul style="list-style-type: none"> - kruispunt Trommelen en het kruispunt Bredaseweg – Ridderstraat ombouwen tot rotondes; - plaatsen van slimme verkeerslichten; - plaatsen van een doseerinstallatie ten noorden en/of zuiden van het kruispunt om verkeer te bufferen op plaatsen waar een wachtrij minder verstoring geeft.
	<i>T.a.v. de eerste suggestie wordt opgemerkt dat een dergelijke oplossing in het verleden onderzocht is, maar dat een (enkelstrooks)rotonde onvoldoende capaciteit heeft om het verkeer te verwerken; er zouden in de spits lange wachtrijen ontstaan. T.a.v. de derde suggestie wordt opgemerkt dat een dergelijk principe in het verleden al is toegepast op het kruispunt Bredaseweg – Ridderstraat, waarbij verkeer gebufferd werd op het zuidelijke deel van de Bredaseweg. Echter vanwege klachten over lange wachtrijen is de regeling in 2019 aangepast.</i>
22	11.2 [verbindingsweg Bredaseweg – Wilhelminalaan via Wilheminahaven]: waarom scoort deze oplossingsrichting qua effectiviteit hoger dan oplossingsrichting 13 [verbindingsweg Bredaseweg – Wilhelminalaan via Lievenshove]?
	<i>Beide oplossingsrichtingen voorzien in een nieuwe verbinding, maar oplossingsrichting 11.2 heeft een beduidend groter effect op de hoeveelheid verkeer op het noordelijke deel van de Bredaseweg dan oplossingsrichting 13 en scoort om die reden hoger. Reden dat oplossingsrichting 11.2 een groter effect heeft op het gebruik van de Bredaseweg zit hem deels in de herkomst en bestemming van het verkeer, maar vooral in de gewijzigde ontsluiting van de nieuwe en bestaande woonbuurt (Oud West). In de autonome situatie worden de nieuwe en bestaande woonbuurt op de Bredaseweg ontsloten. Bij oplossingsrichting 11.2 worden de nieuwe en bestaande woonbuurt op de nieuwe verbindingsweg ontsloten en komt de aansluiting van de Molenstraat op de Bredaseweg ook te vervallen. Daardoor hoeft verkeer uit die buurten van / naar het westen en het zuiden niet langer via het noordelijke deel van Bredaseweg te rijden.</i>
23	13 [verbindingsweg Bredaseweg – Wilhelminalaan via Lievenshove]: wat is de voorgeschiedenis van de LMP-weg?
	<i>In het mobiliteitsplan 2007 – 2015 is de voorgeschiedenis van de LMP-weg geschetst (op pagina 26/27 van de bijlagen).</i>
24	15/16 [westelijke rondweg]: deze oplossingsrichtingen zijn ook erg ingrijpend voor de agrariërs in het gebied: de kavels van 10 agrarische bedrijven worden doorsneden. Betreft deels huiskavels. Benoemen bij aandachtspunten.
	<i>Dit is toegevoegd aan de factsheets en benoemd onder aandachtspunten.</i>
25	15/16 [westelijke rondweg]: er is in het verleden besloten dat er een zone vrij moet blijven als open ruimte tussen Den Hout en Oosterhout. Hoe verhoudt zich dat tot de aanleg van een eventuele rondweg?

	<i>De vrije zone, die ook opgenomen is in de (ontwerp-)omgevingsvisie, is vooral bedoeld om ervoor te zorgen dat er een open zone tussen Den Hout en Vrachelen blijft, zodat de eigen, vrijliggende, positie van Den Hout in de landschappelijke context behouden blijft. De zone is vooral bedoeld om verstedelijking te beperken. Voor een eventuele westelijke rondweg hoeft de betreffende zone geen belemmering te zijn, maar zou wel vragen om een zorgvuldige landschappelijke inpassing zodat de openheid van het gebied in stand blijft.</i>
26	16 [westelijke rondweg]: waarom is gekozen voor de Meerberg / Salesdreef als verbinding richting de N285 (in plaats van het Markkanaal Zuid)?
	<i>Dit vanwege de aanwezige functies aan de Meerberg / Salesdreef. Die zouden kunnen profiteren van een betere ontsluiting. Via het Markkanaal Zuid worden geen functies ontsloten, bovendien zijn aan het Markkanaal Zuid naar verwachting beduidend meer aanpassingen nodig (ook gezien het huidige profiel) dan aan de Meerberg / Salesdreef.</i>
	W.v.t.t.k.
27	Belangenvereniging LMP-weg wil graag weten hoe de resultaten van het onderzoek op basis van mobiele telefoondata zich verhouden tot de resultaten van het camera-onderzoek dat eerder is uitgevoerd naar de omvang van het doorgaand verkeer.
	<i>Het meest recente cameraonderzoek dateert uit 2013. Dat onderzoek laat zien, dat er vooral sprake is van doorgaand verkeer tussen de A27 en de A59 via de Weststadweg/ Bovensteweg en maar in zeer beperkte mate via de LMP-weg. Het onderzoek op basis van mobiele telefoondata dat in het najaar van 2017 is uitgevoerd, laat eenzelfde beeld zien. Er is in het verleden geen cameraonderzoek uitgevoerd naar doorgaand verkeer tussen Teteringen en de A59.</i>

Nagekomen vragen en opmerkingen

Buurtpreventie Vrachelen 1

	Oplossingsrichting 1.1 t/m 1.3: Verbeteren fietsverbinding Oosterhout – Breda
28	Uitvoerbaarheid: 1 Waar zijn de ruimtelijke beperkingen? Zijn deze oplosbaar? 2 Het statement dat aandeel fietsers t.o.v. auto relatief groot is, zegt niets. Waarom is dit opgenomen?
	<i>1: de ruimtelijke beperkingen zitten vooral in de aanwezige groenstructuur (bomen) en percelen van derden. Daardoor kan waarschijnlijk niet overal het voor een snelfietsroute gewenste profiel worden gerealiseerd. 2: dit is opgenomen om aan te duiden, dat ondanks dat de fietsverbinding tussen Oosterhout en Breda nog niet de kwaliteit van een snelfietsroute heeft, er al veelvuldig wordt gefietst. Dit hoort niet thuis onder "uitvoerbaarheid". Factsheet is aangepast.</i>
29	Probleemoplossend vermogen: Het werken met verwachtingen voor het probleemoplossend vermogen is niet bepaald bevredigend. De onderbouwing moet toch beter zijn bij zulke belangrijke items.
	<i>Over het te verwachten effect van deze oplossingsrichtingen heeft nog overleg met de provincie plaatsgevonden (gezien de betrokkenheid van de provincie bij vergelijkbare opgaven elders in Brabant). Tekst in de factsheet is op basis daarvan aangepast.</i>
30	Aandachtspunten:

	Dit aandachtspunt, "hinder voor fauna", geldt ook voor een aantal andere oplossingsrichtingen.
	<i>Dit aandachtspunt geldt inderdaad ook voor andere oplossingsrichtingen. Aangezien dit relatief eenvoudig te ondervangen is, is het voor deze oplossingsrichting niet echt relevant. Daarom is het uit de factsheet verwijderd. Factsheet is aangepast.</i>
	Oplossingsrichting 2.1/2.2: Vergroten aantrekkelijkheid openbaar vervoer
31	<p>Probleemoplossend vermogen:</p> <p>1 Het werken met verwachtingen voor het probleemoplossend vermogen is niet bepaald bevredigend. De onderbouwing moet toch beter zijn bij zulke belangrijke items.</p> <p>2 Ervaringen elders is niet onderbouwd; is de situatie vergelijkbaar? In de bespreking van 8 september kwam naar voren dat er ook ervaringen zijn die het tegendeel laten zien.</p>
	<i>Over de te verwachten effecten en het probleemoplossend vermogen van deze oplossingsrichtingen heeft overleg plaatsgevonden met zowel de provincie als het openbaar vervoer bedrijf. Deze delen de verwachting dat dit soort maatregelen geen noemenswaardig effect zullen hebben op het autoverkeer. Dat (een verlaging van) de prijs van het openbaar vervoer nauwelijks invloed heeft op het autogebruik blijkt ook uit landelijk onderzoek [bron toegevoegd aan factsheet].</i>
	Oplossingsrichting 2.3: Nieuw buslijn tussen Made (via Vrachelen) en station Breda
32	<p>Uitvoerbaarheid:</p> <p>1 Uit de bespreking dd 8 september kwam naar voren dat de zienswijze van de provincie wordt gevoed door de gemeentes. Het is dus geen vaststaand gegeven.</p> <p>2 Het argument inzake brug/sluis geldt mm ook voor oplossingsrichting 13. Dus ook daar opnemen.</p>
	<i>1: dat is niet het geval. De provincie heeft (vanwege de aanbesteding van de openbaar vervoerconcessie) een uitgangspuntendocument opgesteld waarin is opgenomen dat het streven is buslijnen zoveel mogelijk te bundelen.</i> <i>2: oplossingsrichting 13 maakt juist dat de bruggen minder verstorend werken; verkeer wordt immers een alternatieve route geboden voor de Wilhelminalaan.</i>
33	<p>Probleemoplossend vermogen:</p> <p>1 Waar is dit statement op gebaseerd (welke bron?)</p> <p>2 Het werken met verwachtingen voor het probleemoplossend vermogen is niet bepaald bevredigend. De onderbouwing moet toch beter zijn bij zulke belangrijke items.</p>
	<i>Vanwege de aanbesteding van de openbaar vervoerconcessie is in opdracht van de provincie onderzoek gedaan naar het huidige gebruik van het openbaar vervoer. Hieruit blijkt dat scholieren en studenten de belangrijkste gebruikers zijn. Voorts is ook onderzocht op welke relaties verbetering (versnelling) van het openbaar vervoer het meest wenselijk is en zou kunnen leiden tot een toename van het aantal OV reizigers. Dat een kortere reistijd per openbaar vervoer, maar zeer beperkt effect heeft op het autogebruik, blijkt ook uit landelijk onderzoek [bron toegevoegd aan factsheet].</i>
34	<p>Verwachte (neven)effecten:</p> <p>Het statement "zou kunnen leiden" is wel erg vrijblijvend.</p>
	<i>Dit is zo geformuleerd omdat het openbaar vervoerbedrijf een grote mate van vrijheid heeft om het vervoeraanbod in te vullen. Zo wordt o.a. door het openbaar vervoerbedrijf</i>

	<i>bepaald via welke routes bussen rijden. De gemeente heeft daarop maar beperkt invloed (adviserende rol). Als voetnoot toegevoegd aan factsheet.</i>
35	<p>Kosten:</p> <p>Wat hier en ook bij Oplossingsrichting 13 wordt vergeten is dat door het maken van een doorsteek het bestaande fietspad verplaatst moet worden naar de andere kant van de weg. Als dit al mogelijk is, dan zijn hiervoor aanzienlijke verkeersaanpassingen noodzakelijk zoals het laten vervallen van het huidig fietspad en oversteek, het creëren van een oversteek voor fietsers eerder op de LMP en veilig maken daarvan (stoplichten).</p>
	<i>Verplaatsing van het fietspad naar de andere kant van de weg is niet noodzakelijk. Er zou ook een geregeld kruispunt van kunnen worden gemaakt.</i>
	Oplossingsrichting 4: Vrachtwagenverbod Bredaseweg in Oosterhout
36	<p>Uitvoerbaarheid</p> <p>1 Het werken met verwachtingen is niet bevredigend en te vrijblijvend.</p> <p>2 Handhaving staat los van uitvoerbaarheid en als argument bovendien een zwakkebod.</p>
	<i>Uitvoerbaarheid en handhaving kunnen niet los van elkaar worden gezien. Voor het nemen van een dergelijke maatregel is een verkeersbesluit vereist. T.b.v. het verkeersbesluit moet ook worden gemotiveerd hoe de maatregel gehandhaafd kan worden.</i>
	Oplossingsrichting 5.1: Reistijdinformatie Bredaseweg – Oosterhoutseweg
37	<p>Uitvoerbaarheid:</p> <p>Het statement inzake de A27 (file) heeft niets met de uitvoerbaarheid te maken. Op deze wijze wordt de uitvoerbaarheid gerelateerd aan een ander probleem, dat eerst maar moet worden opgelost. Dit is gezocht en misleidend. Zo kun je de uitvoerbaarheid van iedere oplossingsrichting frustreren.</p>
	<i>Dit staat inderdaad los van de uitvoerbaarheid. Tekst is verplaatst. Factsheet is aangepast.</i>
	Oplossingsrichting 5.2: Snelheidsverlaging Oosterhoutseweg Teteringen
38	<p>Uitvoerbaarheid:</p> <p>Hetgeen hier wordt gesteld is wellicht een neveneffect, doch heeft niets met Uitvoerbaarheid te maken. De oplossingsrichting is gericht op het ontmoedigen van verkeer. Er wordt nu bij de uitvoerbaarheid al van uit gegaan dat de maatregel geen effect heeft. Onderzocht moet worden in welke mate deze maatregel de verkeersstroom doet afnemen.</p>
	<i>Gezien de afspraken die zijn gemaakt over en de investeringen die zijn gedaan in het openbaar vervoer tussen Oosterhout en Breda (v.v.) is deze maatregel niet uitvoerbaar als de doorstroming van het openbaar vervoer er door beperkt wordt.</i>
	Oplossingsrichting 13: Verbindingsweg tussen Bredaseweg en LMP-weg
39	<p>Uitvoerbaarheid:</p> <p>De meningen ten aanzien van de functie en het gebruik LMP-weg lopen uiteen. De LMP-weg kent een uitgebreide voorgeschiedenis. Zeer vage formulering; wat wordt bedoeld. Verwezen dient te worden naar bijvoorbeeld een rechterlijke uitspraak inzake de functie van de LMP en de consequenties hiervan voor de uitvoerbaarheid.</p>
	<i>Er wordt een verwijzing opgenomen naar pagina 26/27 van de bijlagen van het mobiliteitsplan 2007 – 2015. Factsheet is aangepast.</i>
40	<p>Verwachte (neven)effecten:</p> <p>Voorbij gegaan wordt aan het feit dat de doorsteek tot gevolg heeft dat bestaand fietspad moet komen te vervallen (zie eerder). Zoals genoemd onder 2.3 heeft dit nogal</p>

	<p>wat consequenties die flink kostenverhogend zijn. Daarnaast moeten de mogelijkheden (juridisch en technisch) voor verplaatsing onderzocht te worden en vervolgens:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Huidig fietspad ontmantelen • Nieuw fietspad aanleggen • Oversteek voor fietsers maken op de LMP • Oversteek beveiligen (wellicht verkeerslichten met neveneffect opstopping verkeer) • Mogelijkheden voor bewoners Vrachelen (aan LMP) voor aansluiting op fietspad creëren (handhaving huidige oversteek met aansluiting op fietspad).
	<p><i>Verplaatsing van het fietspad is niet noodzakelijk. Er zou ook een geregeld kruispunt of rotonde van kunnen worden gemaakt. De kruising met het bestaande fietspad zal wel als aandachtspunt worden benoemd in de factsheet. Factsheet is aangepast.</i></p>
41	<p>Samenhang met andere oplossingsrichtingen: Bij de uitvoerbaarheid moet (conform 2.3 worden opgenomen dat een verbinding bijzonder lastig is. Dit vanwege de onvoorspelbare reistijd op de route vanwege de aanwezige brug / sluis (onregelmatige en lange sluitingstijden).</p>
	<p><i>Deze oplossingsrichting maakt juist dat de bruggen minder verstorend werken; verkeer wordt immers een alternatieve route geboden voor de Wilhelminalaan (en daarmee de brug die het meest frequent openstaat).</i></p>

Wijkteam Houthaven

42	<p>Wij hebben aan het begin een lijst gekregen van welke groepen uitgenodigd zijn, maar is er een lijst van de deelnemers?</p>
	<p><i>Bijlage 1 bevat een overzicht van de deelnemende organisaties per mobiliteitstafel.</i></p>
43	<p>Wie beoordeelt de keuzes voor de uitvoering, haalbaarheid, betaalbaarheid etc.?</p>
	<p><i>APPM heeft dat gedaan, in samenwerking met de gemeenten Breda en Oosterhout. Daarnaast zijn ook de provincie, Rijkswaterstaat en Arriva betrokken bij de totstandkoming van de factsheets. Zie paragraaf 1.3 en 1.4 van het concept advies.</i></p>
44	<p>Ons voorstel voor een aanpassing van de verkeerslichten op de Ridderstraat is in het laatste verslag verdwenen (oplossingsrichting 11.1). Hoe kan dat? De genoemde bezwaren lijken kort door de bocht en een herhaling van zetten door de verkeersdeskundigen in het verleden.</p>
	<p><i>In het verslag zijn alleen die oplossingsrichtingen benoemd die ook besproken zijn tijdens de tweede mobiliteitstafel. Oplossingsrichting 11.1 is wel opgenomen in de bundel met factsheets, maar is tijdens de gesprekken op 8 en 9 september niet ter sprake gebracht, in die zin dat er opmerkingen waren t.a.v. de inhoud van de factsheet of dat mensen zich tijdens deze avonden voor of tegen deze oplossingsrichting hebben uitgesproken.</i></p>

Vereniging 380KVOosterhoutNEE

45	<p>Probleem oplossend vermogen: onvoldoende helder wordt omschreven hoe de puntenverdeling tot stand komt. Er worden 5 punten benoemd waar de bereikbaarheidsopgave aan dient te voldoen. Staan deze 5 punten in directe relatie tot de te behalen score?</p>
	<p><i>Per oplossingsrichting is gekeken aan welke van deze 5 punten de oplossingsrichting een bijdrage levert en in welke mate.</i></p>

46	Per factsheet beter de relatie aanbrengen tussen de score en de 5 punten die de gemeente als belangrijk ziet voor de bereikbaarheidsopgave
	<i>Per oplossingsrichting is gemotiveerd aan welke onderdelen van de bereikbaarheidsopgave de oplossingsrichting een bijdrage levert en in welke mate.</i>
47	De verwachte neveneffecten kunnen zowel positief als negatief zijn. Hierin wordt nu geen direct zichtbaar onderscheid gemaakt.
	<i>Uit de toelichting op de te verwachten neveneffecten blijkt dit afdoende.</i>
48	Samenhang met andere projecten kan zowel positief zijn als een beperking opleveren. Ook hier wordt geen zichtbaar onderscheid in gemaakt.
	<i>Uit de toelichting op de samenhang met andere oplossingsrichtingen blijkt dit afdoende.</i>
49	De kosten worden nu uitgedrukt in een score. Doordat de kosten binnen deze bandbreedte behoorlijk verschillen wordt geadviseerd de absolute getallen toe te passen.
	<i>Zie het antwoord onder 16.</i>
50	De realisatietermijn is geen onderdeel van de beoordeling. De realisatietermijn is met name relevant in relatie tot het probleem oplossend vermogen.
	<i>Zie het antwoord onder 12.</i>
51	In de tabel met de samenvatting zijn niet alle onderdelen meegenomen maar alleen probleemoplossend vermogen, uitvoerbaarheid, kosten. Het biedt meerwaarde om ook de overige criteria uit de studie mee te nemen: oplossingsrichting, neveneffecten, samenhang met andere oplossingsrichtingen. Pas dan wordt bijvoorbeeld duidelijk wat de schade is die een variant aanricht (bv het doorkruisen van een natuurgebied).
	<i>De betreffende tabel was vooral bedoeld om een overzicht te geven van alle oplossingsrichtingen. In het concept advies is in paragraaf 3.3 een aangepaste overzichtstabel opgenomen waarbij per oplossingsrichting uitsluitend is aangegeven wat voor categorie oplossingsrichting het betreft.</i>

Reacties individuele bewoners / bedrijven

	De aftakking van deze westelijke rondweg met een aansluiting richting Den Hout is een zorgelijk plan. Deze aftakking zou dan uitkomen op de Houtse Heuvel, een weg die onlangs door de gemeente is ingericht als 30 km-zone. Hierdoor is de komst van nog meer (sluip) verkeer dat via Heiligerweg naar de Burgemeester Huijbregts- Schiedonlaan een vaststaand feit. Dit is onwenselijk voor de verkeersveiligheid zeker ook gezien het feit dat een beoogde 80-Km weg dan gaat aansluiten op een 30-Km weg.
	<i>De westelijke rondweg zou aansluiten op de Vrachelsestraat (30 km weg). Een aansluiting van de westelijke rondweg op de Vrachelsestraat heeft gevolgen voor het gedeelte van de Vrachelsestraat en de Heiligerweg tussen de rondweg en Huijbregts – Schiedonlaan. Deze wegen krijgen een andere functie en vooral bij oplossingsrichting 15.2 neemt de hoeveelheid verkeer via deze wegen ook toe. Factsheets zijn aangepast.</i>